„In den Sommerferien schließen wir 25 Stadtbahnen ein“

Der Umbau der Großenhainer Straße beginnt im März – über den Sommer wird der Straßenbahnhof Trachenberge vom Netz genommen

Ende März starten die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) mit Gleisbauarbeiten auf der Großenhainer Straße. Bis zum Mai 2022 sollen die Straßenbahnschienen zwischen Großenhainer Platz und Pestalozziplatz in mehreren Etappen erneuert werden - eine Herausforderung für Bauleute, Straßenbahnfahrgäste, Anwohner und Autofahrer. Martin Gawalek (44), bei den Verkehrsbetrieben unter anderem zuständig für das Fahrplanangebot, erklärt im Interview die Besonderheit dieser für die DVB wichtigen Baustelle.

Herr Gawalek, warum bauen Sie jetzt die Gleise auf der Großenhainer Straße? Die sehen doch noch gar nicht so schlecht aus. Hängt das mit den neuen Stadtbahnen zusammen?

Wer sich die Schienen auf der Großenhainer Straße mal genau ansieht, kann einen massiven Verschleiß erkennen. Stadtauswärts dürfen die Bahnen ab dem Großenhainer Platz nur noch im Schritttempo fahren. Ähnliches gilt für den Abzweig in die Harkortstraße. Die Schienen stammen teilweise noch von Ende der 1980er Jahre. Jetzt sind mehr als 30 Jahre intensiver Nutzung vergangen. Für einen sicheren Straßenbahnbetrieb ist deshalb der Schienentausch unbedingt notwendig. Natürlich passen wir die Gleislage dabei an die neuen Stadtbahnwagen an. Die sollen ja später auch im Straßenbahnhof Trachenberge stationiert werden.

Wann beginnen die Bauarbeiten und wo?

Ab Ende März werden am Pestalozziplatz, unter der DB-Brücke und an der Tankstelle Liststraße Provisorien aufgebaut und die Liststraße als spätere Umleitungsstrecke für den Autoverkehr ertüchtigt. Am 30. Mai beginnen die Bauarbeiten auf der Harkortstraße. Dann wird die Linie 13 umgeleitet. Der schwierigste Abschnitt zwischen Pestalozziplatz und Fritz-Reuter-Straße wird ab 24. Juli gebaut. Zu diesem Zeitpunkt muss auch die Linie 3 weichen, und der Straßenbahnhof in Trachenberge wird für Bahnen nicht mehr erreichbar sein.

Wenn der Straßenbahnhof Trachenberge nicht mehr am Netz ist, wie organisieren Sie dann den Straßenbahnverkehr?

In Trachenberge, unserem zweitgrößten Betriebshof, sind ungefähr 50 Fahrzeuge stationiert. Rund 25 Wagen werden auf unsere anderen Standorte in Gorbitz und Reick sowie auf Abstellflächen verteilt. Wir haben aber keinen Platz, alle 50 Bahnen auszulagern. Deshalb schließen wir in den Sommerferien rund 25 Stadtbahnen in Trachenberge ein. Wegen des Ferienfahrplans brauchen wir in dieser Zeit weniger Fahrzeuge. Ab dem 23. August soll die Gleisverbindung über die Harkortstraße fertig sein. Dann stehen uns pünktlich zum Ferienende alle Bahnen wieder zur Verfügung und können von Mickten kommend in Trachenberge aus- und einrücken.

Wann sind die Bauarbeiten beendet?

Kurz vor Weihnachten wollen wir mit dem Bereich zwischen Pestalozziplatz und Fritz-Reuter-Straße fertig sein. Dann kann die „13“ wieder planmäßig fahren. Mit der „3“ müssen wir uns voraussichtlich bis Mai 2022 gedulden, wenn auch die Großenhainer Straße bis zum Großenhainer Platz umgebaut ist.

Wird auch an den Haltestellen gearbeitet?

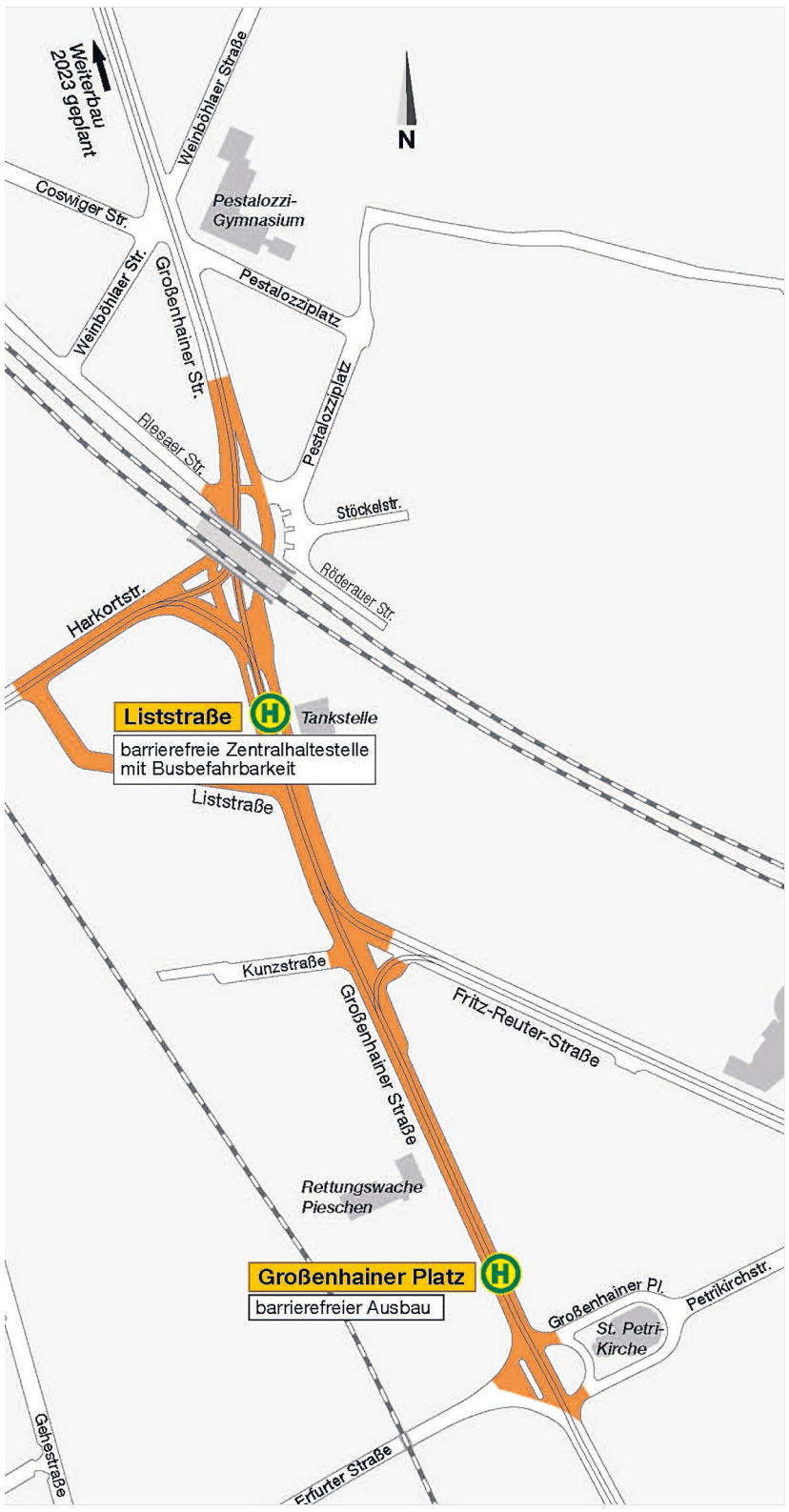
Ja, an der Liststraße entsteht eine barrierefrei zugängliche Zentralhaltestelle, an der nicht nur die Straßenbahnlinien 3 und 13 halten werden, sondern auch die Buslinie 81 direkt am gleichen Bahnsteig. Das sichert kurze Umsteigewege. Heute müssen die Fahrgäste noch über die Straße laufen. Anfang 2022 wird die Station „Großenhainer Platz“ barrierefrei. Dort gibt es eine angehobene Fahrbahn, über die Autos fahren können. „Überfahrbares Kap“, so nennen die Fachleute diese Bauform.

Worauf müssen sich Fahrgäste, Anwohner und Autofahrer während der Bauarbeiten einstellen?

Ehrlich gesagt wird es für alle Betroffenen eine schwierige Zeit. Unseren Fahrgästen in den Linien 3 und 13 können wir abweichende Fahrtwege oder Ersatzverkehr leider nicht ersparen. Anwohner im Baufeld wollen wir rechtzeitig informieren. Die Zufahrten für Rettungsfahrzeuge oder für einen Umzug bleiben gewährleistet. Autofahrer müssen sich vor allem ab Ende Mai auf größere Umleitungen einstellen. Die Großenhainer Straße wird viel von Pendlern aus dem Meißner Landkreis benutzt. Wenn möglich, sollten sie während der Bauzeit auf die Hansastraße ausweichen. Es wird auch für die Bauleute kein leichtes Unterfangen. Das Baufeld ist eng, der vorgegebene Zeitplan straff und so optimiert, dass keine Leerlaufzeiten entstehen. Aber bauen müssen wir. Und dafür bitte ich schon heute um das Verständnis derer, denen wir das Leben mit unserer Baustelle eine Zeit lang nicht eben einfacher machen.

Herr Gawalek, vielen Dank für die Erklärungen und viel Erfolg für die Baustelle.

Das Interview führte Falk Lösch



Abschnitt der Großenhainer Straße, der bis Mai 2022 in einzelnen Etappen erneuert wird. Bereits im April 2021 erfolgt die Ertüchtigung der Liststraße für eine vorübergehende Umleitung des Autoverkehrs.

Historische Standseilbahn hat ihren Motor zurück

Teillieferungen verzögerten sich wegen Corona

Die Standseilbahn hat jetzt wieder einen Antrieb. Der mit Gleichstrom betriebene Motor war für mehrere Wochen zur Überholung in einer Chemnitzer Spezialwerkstatt und erhielt zusätzliche Sensoren zur Temperaturüberwachung. In der letzten Februarwoche nahm er wieder seinen festen Platz im Maschinenhaus in der Bergstation ein. Bis zum 22. März wird die modernisierte Steuerung angeschlossen, anschließend folgen mehrere Tests der am Motor angebrachten Bremsen. Dann kann das neue 610 Meter lange und 38 Millimeter starke Zugseil über das Getriebe mit dem Antrieb verbunden und die Enden an den beiden Wagen befestigt werden. Voraussichtlich Mitte Mai 2021 soll die Standseilbahn wieder fahren. Die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) investieren drei Millionen Euro in den Erhalt des bei Dresdnern und Touristen gleichermaßen beliebten historischen Verkehrsmittels. Rund 1,7 Millionen Euro Fördermittel steuert der Freistaat Sachsen bei.

Seit Juni vergangenen Jahres rekonstruieren die DVB das 125-jährige technische Denkmal. Auf dem Viadukt wurden bereits 136 Brückenbalken, an denen die Schienen für die Seilbahn befestigt sind, ausgetauscht. Oberhalb des Burgbergtunnels haben die Bauleute Stützwände saniert und neue Anker gesetzt. Das neue Fahrdienstleitergebäude an der Talstation ist fast fertig. Aktuell läuft der Innenausbau, die große Panoramascheibe muss aber noch geliefert werden. Künftig kann die Bahn auch aus der Talstation gesteuert werden. Bisher war das nur von der Bergstation aus möglich. Der Bahnsteig bekommt außerdem noch einen neuen rutschsicheren Belag.

Ein großer, aber für Fahrgäste später kaum sichtbarer Teil der Sanierung besteht im Austausch der kompletten Steuerung. Angepasst an die geänderte Gesetzgebung dürfen beispielsweise nur noch halogenfreie Kabel verwendet werden. Die garantieren einen besseren Brandschutz als die alten PVC-Kabel. Auch eine blendfreie LED-Beleuchtung im Innenraum gehört zur neuen Ausstattung. Für Passagiere mit reduziertem Hörvermögen müssen laut Vorschrift optische Informationen im Innenraum zur Verfügung stehen. Das dient im Havariefall zur Orientierung. Bisher genügte eine Lautsprecherdurchsage. Deshalb bekommen die Wagen einen Monitor im Fahrgastraum, auf dem im Normalfall geschichtliche oder touristische Informationen zu sehen sind.

Bis die Bahn wieder fahren kann, müssen außerdem die Wagenbatterien getauscht, die Spurkranzschmieranlage zur Reduzierung der Fahrgeräusche eingebaut und die Schienen abgeschliffen werden. Danach finden im April erste Probefahrten statt. Funktioniert alles tadellos, beginnt für eine Woche ein so genannter begleiteter Regelbetrieb. Dabei dürfen schon wieder Fahrgäste mitfahren, aber die Spezialfirmen stehen noch parat, um letzte Anpassungen vorzunehmen und das Personal einzuweisen.

Eigentlich sollte die Standseilbahn schon Ende März wieder fahren. Allerdings werden wichtige Bauteile für die Rekonstruktion der historischen Bahn zum Teil im europäischen Ausland angefertigt. Besonders dort haben sich Produktion und Lieferung wegen der Pandemie verzögert. Deshalb ist der neue Starttermin jetzt Mitte Mai.

Durch ein Loch in der Decke der Bergstation wird der generalüberholte Motor in das Maschinenhaus abgelassen. Wegen ihrer genauen Ortskenntnis erledigen das die DVB-Bergbahnmitarbeiter selbst. Auf seinem Platz verankert, soll der Motor die historische Dresdner Standseilbahn wieder für viele Jahre zuverlässig antreiben.

GEWINNSPIEL

Mit der richtigen Rechenlösung und etwas Glück können Sie diesmal eine von drei Monatskarten gewinnen! Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Wann wurde die Dresdner Standseilbahn das erste Mal offiziell in Betrieb genommen?

A Mai 1901
B September 1893
C März 1897
D Oktober 1895

Einsendeschluss ist der 27. März 2021.
Bitte senden Sie die richtige Lösung per E-Mail an DVBEinsteiger@dvbag.de oder per Post an die Dresdner Verkehrsbetriebe AG, Trachenberger Straße 40, 01129 Dresden.
Hinweis zum Datenschutz: Mit der Teilnahme am Gewinnspiel stimmen Sie der Veröffentlichung Ihres Namens und Wohnortes im nachfolgenden DVBEinsteiger zu. Die von Ihnen angegebenen Daten werden nach der Verlosung und Veröffentlichung gelöscht.

Auflösung aus dem Einsteiger 1/2021
Die Lösung war diesmal nicht ganz einfach. Richtig ist Antwort B. Die Dresdner Verkehrsbetriebe haben bisher 30 Stadtbahnwagen in Görlitz und Bautzen bestellt. Es besteht zwar eine Option auf zehn weitere Fahrzeuge, aber die wurde noch nicht in Anspruch genommen.
Die zehn Wochenkarten haben gewonnen: Peter Frackmann, Sonja Hennig, Petra Hessel, Volker Landgraf, Steffi Lubrich, Ursula Platz, Rolf Steyer, Gerlinde Walther, Brigitte Wolfgramm (alle Dresden), Ramona Henker (Neukirch)

Herzlichen Glückwunsch allen Gewinnern!